

Kwartaalrapportage Vernieuwde Regionale Tramlijn (VRT)

Periode 1 juli 2019 – 30 september 2019

Opdrachtgever: Dick Jonkers

Opdrachtnemer: Martin de Lange

Auteur: Projectteam VRTD

Documentnummer: 82010C4A

Colofon

Projectnaam	Vernieuwde Regionale Tramlijn (VRT)
Projectfase	Vorbereidings- en Realisatiefase
Nummer	KR-VRT-2019-3
Status	Definitief
Versie	1.3
Datum	9 december 2019

Inhoudsopgave

Colofon	2
1. Managementsamenvatting	4
2. Inleiding	5
2.1 Achtergrond van het project.....	5
2.2 Doel van de rapportage	5
2.3 Opdracht	5
2.4 Leeswijzer vervolg	6
3. Reeds afgerond: VK-Sporen	7
3.1 Introductie	7
3.2 Stand van zaken	7
4. Voortgang Materieel	8
4.1 Introductie	8
4.2 Stand van zaken	8
5. Voortgang Ombouw SUNIJ-LIJN	9
5.1 Introductie	9
5.2 Stand van zaken	10
6. Voortgang Tracé X	11
6.1 Introductie	11
6.2 Stand van zaken	11
7. Voortgang Nieuwegein City	12
7.1 Introductie	12
7.2 Stand van zaken	12
8. Projectbeheersing	13
8.1 Tijd	13
8.2 Geld.....	14
8.3 Risico's.....	15

1. Managementsamenvatting

Gezien de omvang van het realisatieprogramma Openbaar Vervoer en de investeringen die daarmee zijn gemoeid, hebben de Staten in de commissievergadering van 22 mei 2019 de Gedeputeerde Mobiliteit verzocht om goed geïnformeerd te worden over de voortgang en de meest actuele ontwikkelingen van andere grote projecten dan de Uithoflijn. De Gedeputeerde Mobiliteit heeft toegezegd u periodiek te informeren over het project Vernieuwde Regionale Tramlijn (VRT).

Met deze eerste kwartaalrapportage komen wij tegemoet aan deze toezegging. Om eenduidigheid in kwartaalrapportages te borgen, hebben wij gekozen voor het bij u bekende format van de kwartaalrapportages van de Uithoflijn. Gezien het feit dat tussen de peildatum van de rapportage en het aanbieden van deze rapportage een periode ligt waarin ontwikkelingen binnen het project en de omgeving doorgaan, wordt de actualiteit beschreven in een separate Statenbrief.

Voor u ligt de rapportage over het derde kwartaal van 2019. In deze kwartaalrapportage kunt u lezen in welke mate de onderdelen van de voorbereidings- en realisatiefase op koers liggen, wat de status is van risico's en randvoorwaardelijke zaken en hoe dit zich verhoudt tot de hoofdlijnenplanning.

De status van de deelprojecten is dat de realisatie van de ombouw SUNIJ-lijn gegund is aan BAM Infra Rail; de eerste 3 nieuwe trams zijn geleverd, er extra sporen zijn aangelegd om dit materieel tijdelijk te stallen, de uitwerking van de vervoerkundige koppeling tussen SUNIJ-lijn en Uithoflijn gestart is en de voorbereiding van het verleggen van het tramtracé en -tramhalte in Nieuwegein gaande is. Het project ligt daarmee op planning. Ook financieel past de prognose eindstand binnen het budget.

Het grootste deelproject, de ombouw van de SUNIJ-lijn, vindt plaatst tijdens een grote buitendienststelling in de zomer van 2020 waarin het grootste deel van de fysieke realisatiewerkzaamheden plaatsvinden. 21 augustus 2020 is de beoogde datum waarop de SUNIJ-lijn weer in dienst gesteld wordt, waarna met nieuw trammaterieel over vernieuwde infrastructuur kan worden gereden. De grote omvang van de werkzaamheden in relatie tot de beperkte beschikbare tijd maakt dit tot een uitdaging en heeft planningsrisico's in zich. Met actief risicomanagement worden deze risico's voorsnog gemitigeerd en beheerst.

2. Inleiding

2.1 Achtergrond van het project

De provincie Utrecht, als vervoersautoriteit, werkt aan hoogwaardig openbaar vervoer in de provincie Utrecht met als doel een goede bereikbaarheid van woon- en werkgebieden met tevreden reizigers en reizigersgroei. Om dit doel te kunnen bereiken moeten we onze inwoners onder andere een goed functionerend en modern tramsysteem aan blijven bieden met meer directe verbindingen zonder overstap. In december 2016 is door Provinciale Staten het besluit genomen om de bestaande tramlijn van Utrecht Jaarbeursplein naar Nieuwegein-Zuid/IJsselstein-Zuid (SUNIJ-lijn) geschikt te maken voor de nieuwe lagevloer-trams en groot onderhoud aan de infrastructuur uit te voeren op het zuidelijke deel van de SUNIJ-lijn. Daarmee wordt de SUNIJ-lijn geschikt gemaakt voor de koppeling met de Uithoflijn tot één doorgaand tramvervoersysteem zodat de reizigers uit IJsselstein en Nieuwegein zonder over te stappen naar Utrecht Sciencepark kunnen reizen en andersom. Hieruit is het programma Vernieuwde Regionale Tramlijn (VRT) ontstaan.

2.2 Doel van de rapportage

De kwartaalrapportage Vernieuwde Regionale Tramlijn (VRT) is de verantwoording van de Opgavemanager OV Projecten aan de Bestuurlijk opdrachtgever en geeft inzicht in de voortgang van het project VRT. Deze integrale rapportage bundelt de informatie van alle deelprojecten. Deze rapportage beschrijft de voortgang in de maanden juli, augustus en september 2019.

2.3 Opdracht

Aan het kunnen uitvoeren van het project VRT liggen de volgende bestuurlijke besluiten ten grondslag: Het eerste besluit is genomen op 17 december 2014 door het Algemeen Bestuur van Bestuur Regio Utrecht. Dit principebesluit betreft het koppelen van de Sneltram Utrecht-Nieuwegein-IJsselstein (SUNIJ-lijn) en de Uithoflijn.

Op 15 december 2016 is door Provinciale Staten het besluit genomen op de volgende punten:

1. Grootschalige vervanging infrastructuur op de zuidelijke takken van de SUNIJ-lijn en deze werkzaamheden binnen één grote buitendienststelling van 12 weken in de zomer van 2020 uit te voeren om de overlast voor de reiziger te beperken. Vervanging van de huidige tramvloot (SIG-trams) door nieuw lagevloermaterieel (CAF-trams, 22 stuks van 41 m lengte).
2. Aanpassing van 23 haltes van de SUNIJ-lijn i.v.m. komst CAF-trams (verlaging en verlenging van de perrons).
3. Exploitatieve koppeling van de SUNIJ- en de Uithoflijn.

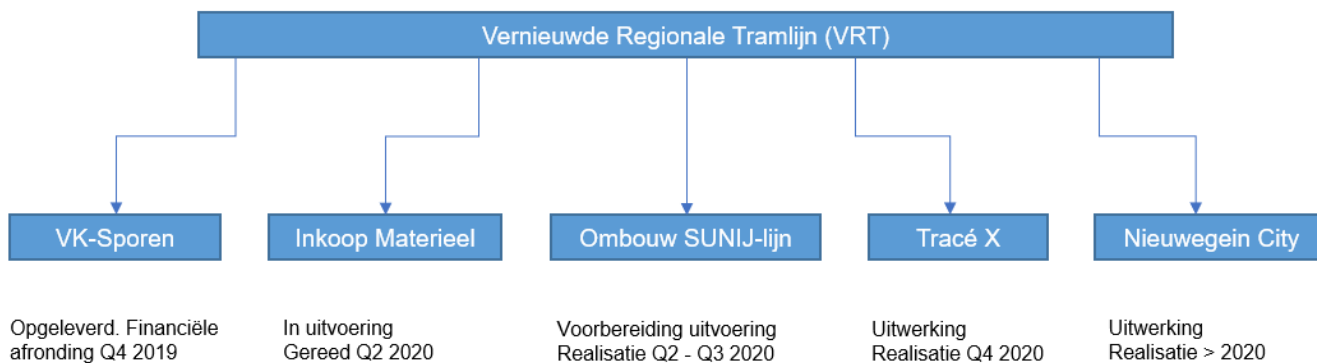
Het budget dat hiervoor in 2016 door Provinciale Staten beschikbaar is gesteld, bedraagt € 141,2 miljoen. In de voorbereiding op de aanbesteding bleek dat het in 2016 toegekende budget niet toereikend zou zijn. Vervolgens is een optimalisatieslag doorgevoerd, waarna het tekort nog €16 miljoen bedroeg. De extra kosten komen voort uit o.a. verhoogde kosten qua ombouw door de overspannen bouwmarkt, het opnemen van een budget voor opdrachtgeversrisico's (onvoorzien/onvoorzien) en door verhoogd risicoprofiel vervanging baan en ombouw haltes. In totaal kwam dit uit op een noodzakelijk aanvullend krediet van € 16 miljoen. Er is tevens € 1 miljoen uitgetrokken voor het ombouwen van halte Merwestein. Halte Merwestein is daarmee als halte behouden. In september 2018 is door Provinciale Staten een extra budget van € 17 miljoen beschikbaar gesteld. Tot slot is in november 2018 door Provinciale Staten besloten om € 7 miljoen te reserveren als bijdrage voor vernieuwing van het OV-knooppunt "Nieuwegein City". Binnen het project VRT wordt de verlegging van het tramtracé en tramhalte Nieuwegein Stadscentrum na 2020 gerealiseerd. Deze verlegging biedt ruimte voor de gebiedsontwikkeling van de gemeente Nieuwegein.

Herleiding budget op basis van PS-besluiten:

Docnr.	Datum	Titel	Bedrag
819A9D0B	15 december 2016	Toekomstbestendig tramsysteem	€ 141,2 mln
81D56AA3	24 september 2018	Benodigd aanvullend krediet vernieuwing regionale tramlijn	€ 17 mln
81DBE6B2	5 november 2018	Bijdrage Provincie vernieuwing OV-knooppunt "Nieuwegein City"	€ 7 mln
			€ 165,2 mln

Programma VRT

VRT bestaat uit de volgende 5 deelprojecten:



1. VK-sporen: dit betreft de aanleg van tijdelijk extra spoor bij de remise voor het kunnen stallen van de oude en de nieuwe tramvloot.
2. Inkoop materieel: dit betreft de inkoop van 22 CAF-trams met een lengte van 41 m.
3. Ombouw SUNIJ-lijn: dit betreft het verlagen en verlengen van 23 haltes van het tramtracé van Utrecht, Nieuwegein en IJsselstein. Tevens vindt grootschalige vervanging van de infrastructuur plaats op de zuidelijke takken van deze tramlijn (van Nieuwegein Stadscentrum naar Nieuwegein Zuid en IJsselstein Zuid).
4. Tracé X: de exploitatieve koppeling tussen de Uithoflijn en de SUNIJ-lijn, zodat één regionale tramlijn ontstaat van Utrecht Science Park tot aan IJsselstein Zuid en Nieuwegein Zuid.
5. Nieuwegein City: verlegging van het tramtracé en de tramhalte van Nieuwegein Stadscentrum ten behoeve van de gebiedsontwikkeling Nieuwegein City. Het is onderdeel van het realiseren van een regionaal OV-knooppunt (tram en bus).

2.4 Leeswijzer vervolg

In hoofdstuk 3 tot en met 7 wordt de voortgang per deelproject weergegeven. De projectbeheersing op relevante aspecten (tijd, geld, risico's, veiligheid) komt aan bod in hoofdstuk 8. Bij de rapportage over Q4 2019 zal middels stoplichten de voortgang op tijd en geld per deelproject weergegeven worden, waarmee de mutaties ten opzichte van deze eerste kwartaalrapportage eenduidig zichtbaar zijn.

3. Reeds afgerond: VK-Sporen

3.1 Introductie

Vooruitlopend op de gefaseerde aflevering van de nieuwe CAF-trams, moet het remise-terrein geschikt gemaakt worden zodat dit nieuwe materiaal gestald kan worden. Op het bestaande terrein is hiervoor niet voldoende stallingscapaciteit, omdat dit gebruikt wordt voor de nog in exploitatie zijnde oude SIG-trams. Dit deelproject betreft de aanleg van tijdelijk extra spoor bij de remise voor het kunnen stallen van de oude en de nieuwe tramvloot.

3.2 Stand van zaken

Dit deelproject is opgeleverd in het najaar van 2018 en is daarmee afgerond. De definitieve financiële afwikkeling volgt in Q4 2019.

4. Voortgang Materieel

4.1 Introductie

Dit deelproject betreft de inkoop van 22 trams van 41 meter lengte van leverancier CAF. Dit is een aanvulling op de bestaande vloot van 33meter-trams, die momenteel worden ingezet op de Uithoflijn. Met deze aanvulling kan de huidige SIG-vloot worden vervangen. Vervanging is noodzakelijk, omdat de SIG-trams het einde van de technische levensduur naderen.

Er is in het projectbesluit gekozen om bij de materieelvervanging te anticiperen op de verwachte reizigersgroei op de gekoppelde SUNIJ-lijn en Uithoflijn. De aanschaf van de 41 m trams is onderdeel van de aanbesteding van het materieel voor de Uithoflijn geweest. Hierdoor is geborgd dat er identiek materieel van dezelfde leverancier op de beide lijnen ingezet kan worden.

4.2 Stand van zaken

De eerste 3 trams zijn inmiddels conform planning op de Tramremise geleverd. De geplande eindlevering van de laatste tram staat op 20 juli 2020.

Omdat deze 41 meter trams een andere configuratie hebben dan de 33 meter trams van de Uithoflijn is bij de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILenT) een type goedkeuring aangevraagd. Verwachting is deze goedkeuring in medio december 2019 te ontvangen. Vooruitlopend op de inzet op de gerenoveerde SUNIJ-lijn zal dit materieel, na aanvullende testen, reeds ingezet kunnen worden op de Uithoflijn.

5. Voortgang Ombouw SUNIJ-LIJN

5.1 Introductie

De SUNIJ-lijn is gebouwd in de jaren tachtig van de vorige eeuw en wordt sindsdien geëxploiteerd met de huidige SIG-trams. Het deel van de trambaan tussen Utrecht Centraal en Nieuwegein Stadscentrum (tracédeel A en B uit figuur 3.1), is in de periode 2013-2015 al vernieuwd de sporen op de tramremise worden nu vernieuwd, maar nu naderen ook de delen van Nieuwegein Stadscentrum naar Nieuwegein-Zuid en IJsselstein-Zuid het einde van hun technische levensduur (tracédeel C en D). De tracédelen C en D zijn de geografische scope van de grootschalige vervanging in dit deelproject. De volgende onderdelen moeten hier vernieuwd worden:

- Spoorrails en dwarsliggers
- Bovenleiding
- Wissels en de bijbehorende aansturing
- Datanetwerk
- Een gedeelte van de onderbouw

Ook dient er een wissel gerealiseerd te worden bij Nieuwegein Stadscentrum om daarmee de flexibiliteit en beschikbaarheid van de exploitatie verder te vergroten. Niet alleen het tracé, maar ook de huidige trams uit de jaren '80 naderen het einde van de levensduur. Om een veilige en betrouwbare verbinding voor de reizigers te kunnen blijven bieden, zijn dus zowel vernieuwing van de trambaan als nieuwe trams nodig. Conform het Integraal Programma van Eisen voor het tramsysteem van de provincie Utrecht worden de trams vervangen door lagevloertrams. Daarvoor is het nodig de haltes te verlagen en te verlengen en daar waar nodig de infrastructuur geschikt te maken voor dit type lagevloertrams.



Fig. 3.1 Tracé-delen project VRT

Daarmee heeft het deelproject Ombouw SUNIJ-lijn twee (hoofd)doelen:

1. Het aanpassen van de SUNIJ-lijn om deze geschikt te maken voor exploitatie met lagevloertrams om te komen tot een vervoerkundige koppeling met de Uithoflijn;
2. Het vervangen van de traminfrastructuur ten zuiden van Nieuwegein centrum om reizigers de komende 30 jaar veilig en betrouwbaar te vervoeren tegen zo laag mogelijk levenscycluskosten.

Dit deelproject werkt toe naar een grote buitendienststelling in de zomer van 2020 waarin het grootste deel van de fysieke realisatiewerkzaamheden plaatsvinden. 21 augustus 2020 is de beoogde datum waarop de SUNIJ-lijn weer in dienst gesteld wordt (waarna met nieuw trammaterieel over vernieuwde infrastructuur kan worden gereden).

5.2 Stand van zaken

Het deelproject Ombouw SUNIJ-lijn zit in de voorbereidingsfase van de realisatie. In de periode van november 2018 tot en met april 2019 heeft de aanbesteding plaatsgevonden. Het werk is op 1 mei 2019 gegund aan BAM Infra Rail.

Om de opdracht aan BAM te kunnen gunnen is in april 2019 de risicoreservering marktrisico van 5 miljoen euro door GS vrijgegeven (B-stuk met documentnummer 81EBA71D). De Staten zijn over dit besluit per Statenbrief op 29 april 2019 geïnformeerd. BAM is gestart met voorbereidingen voor de uitvoering in de zomer van 2020. Dit houdt o.a. het volgende in:

- Nader onderzoek (o.a. bodemonderzoek) nodig voor definitief ontwerp.
- Definitief ontwerp van de haltes.
- Bepalen van de specificaties van de wissels en trambeveiligings-systemen t.b.v. levering door Provincie Utrecht (de z.g. Directieleveringen)
- Opstellen plan voor het beperken van de hinder voor de omgeving als gevolg van de werkzaamheden: bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie.
- Afstemmen planning met de afdeling OV Exploitatie en QBuzz ten behoeve van tramvervangend busvervoer tijdens de buitendienststelling,
- Nauwe afstemming met gemeentes Utrecht, Nieuwegein en IJsselstein.

6. Voortgang Tracé X

6.1 Introductie

Het deelproject Tracé X zorgt dat de exploitatie van de SUNIJ-lijn en de Uithoflijn één doorgaande verbinding worden. Dit is een invulling van de ambitie om beide lijnen te koppelen tot één doorgaand tramvervoersysteem. Het koppelen van beide lijnen wordt de “vervoerkundige koppeling” genoemd. Dit betekent in het kort dat de dienstregelingen aan elkaar gekoppeld worden. De fysieke koppeling is al eerder gerealiseerd voor de exploitatie van de Uithoflijn, ter plaatse van de Leidseveertunnel onder de treinsporen van Utrecht CS door. Na realisatie van dit deelproject ontstaat één doorgaand tramvervoersysteem, zodat de reizigers zonder overstappen vanaf haltes Nieuwegein-Zuid en IJsselstein-Zuid door kunnen reizen naar Utrecht Science Park en andersom.

6.2 Stand van zaken

De infrastructuur, inclusief installaties, is als onderdeel van de Uithoflijn reeds gerealiseerd en door ILenT vrijgegeven voor gebruik van overbrengingsritten (zonder passagiers). Zo kunnen trams vanuit de Tramremise naar het tracé van de Uithoflijn gebracht worden om daar in de dienstregeling ingezet te worden. Op dit moment wordt in kaart gebracht welke fysieke werkzaamheden gerealiseerd moeten worden en welke processen beschreven en beproefd moeten worden om eind 2020 een indienststellingvergunning van ILenT te verkrijgen om tracé X ook met passagiers te mogen gebruiken.

7. Voortgang Nieuwegein City

7.1 Introductie

De gemeente Nieuwegein werkt al geruime tijd aan herontwikkeling van de binnenstad (genaamd Nieuwegein City). Zo ook aan de westkant van Nieuwegein City waar het huidige OV-knooppunt ligt: de tramhalte Nieuwegein Stadscentrum en het huidige busstation. Om de herontwikkeling van het OV-knooppunt mogelijk te maken, is tussen de gemeente Nieuwegein en de provincie Utrecht overeengekomen om hier samen aan te werken. Inzet is de realisatie van een hoogwaardig OV-knooppunt teneinde het gebruik van OV en fiets te intensiveren en een aantrekkelijke en toekomstbestendige stedelijke ontwikkeling van Nieuwegein City West (groter dan het stationsgebied) mogelijk te maken. Hiervoor wordt o.a. ingezet op het verleggen van het tramtracé, het realiseren van een nieuwe tramhalte en het verplaatsen en uitbreiden van het busstation naar een locatie direct gekoppeld aan de tramhalte. De afspraken zijn vastgelegd in de Bestuurlijke samenwerkingsovereenkomst Stationsgebied Nieuwegein City die op 11 februari 2019 door beide partijen is ondertekend.

Binnen het programma VRT worden de voorbereidingen voor het verleggen van het tramtracé en de halte en de daadwerkelijke realisatie uitgevoerd.

7.2 Stand van zaken

De verlegging van de trambaan en tramhalte ter plaatse van Nieuwegein Stadscentrum was in eerste instantie gepland om uitgevoerd te worden in de grote buitendienststelling van de renovatie van de SUNIJ-lijn in de zomer van 2020. Eerder is al uit een probabilistische planning gebleken dat realisatie in de zomer van 2020 door diverse oorzaken een zeer lage kans van slagen heeft. Derhalve is in mei 2019 door de Stuurgroep Nieuwegein City besloten dat de uitvoering wordt uitgesteld en gestreefd wordt dit te realiseren in 2021. In het voorjaar van 2020 volgt bestuurlijk overleg voor wat betreft de Go/No-Go beslissing voor de realisatie van de omlegging in 2021. Begin september 2019 hebben gedeputeerden Schaddelee en Van Muilekom een werkbezoek aan het gebied gebracht, samen met de gemeente Nieuwegein.

8. Projectbeheersing

8.1 Tijd

Op dit moment liggen alle deelprojecten op planning. De stand per deelproject is als volgt:

Mijlpalen VRT		Baseline april 2018	Baseline Q3-2019
VK sporen	Financiële afronding gereed		31-03-19
Materieel	1e levering	09-01-19	09-05-19
	Testen 1e levering		16-09-19
	Type toelating		31-10-19
	Overige leveringen	08-07-19	20-07-20
Ombouw Sunijlijn	Definitief Ontwerp gereed	18-05-18	18-05-18
	Uitvoeringsbesluit	25-09-18	11-10-18
	Start inschrijvingsfase	16-11-18	15-10-18
	Gunning (definitief)	25-03-19	01-05-19
	Start uitvoering	26-03-19	09-04-19
	Definitief Ontwerp	ntb	25-10-19
	Uitvoeringsontwerp	ntb	24-01-20
	Start tramvrijeperiode	01-06-20	01-06-20
	Afronding realisatiefase	07-07-20	31-07-20
	Testbedrijf gereed	14-08-20	07-08-20
	Proefbedrijf gereed	21-08-20	21-08-20
	Opleveringsbesluit	28-08-20	28-08-20
	Acceptatiebesluit	08-02-21	18-12-20
	Nieuwegein City	Go/no go besluitvorming uitvoering definitieve halte	01-04-19
Go/no go besluit uitvoering 2021			12-02-20
BP beroepstermijn gereed		31-12-19	11-03-20
Uitkopen ondernemers			03-01-20
Start werkzaamheden			26-07-21
Uitvoering gereed			27-08-21
Tracé X	WijT vergunning Smakelaarsveld		28-02-20
	Goedkeuring testplannen	30-11-19	20-12-19
	Tracé X - testen 75 m UHL gereed	01-06-20	28-08-20
	Testbedrijf gereed		02-11-20
	Afgifte Indienststellingsvergunning Tracé X	30-11-20	04-12-20
	Proefbedrijf gereed	16-11-20	04-12-20

VK Sporen

Reeds opgeleverd.

Materieel

De laatste tramlevering zal plaatsvinden op 20 juli 2020 en is daarmee op tijd voor exploitatie van 21 augustus 2020.

Ombouw SUNIJ

De planning van de ombouw SUNIJ-lijn is uitdagend, dit is bij de aanbesteding gemeld. BAM Infra Rail is het definitieve ontwerp aan het uitwerken en zal dit in Q4 2019 aan de opdrachtgever aanbieden tezamen met een uitvoeringsplanning. Op dat moment is er meer duidelijkheid over de haalbaarheid van de planning en eventuele beheersmaatregelen.

Tracé X

De uitwerking van Tracé X is gestart en zal leiden tot een definitieve planning.

Nieuwegein City

In samenwerking met de gemeente zijn de planning en het faseringsplan aangepast, waarbij Bestuurlijke besluitvorming staat gepland voor voorjaar 2020 om vast te stellen of de omlegging van het spoor in Nieuwegein City in 2021 kan plaatsvinden.

8.2 Geld

Stand budget Q3 2019 (opbouw en mutaties)

PS Besluit Documentnr.	819A9D08	81D56AA3		81DBE6B2	Totaal budget
	Budget VRT	Extra budget	Budget behoud Merwestein	Budget Nieuwegein City	
	15-12-2016	24-9-2018	24-9-2019	5-11-2018	
Ombouw SUNIJ	€ 128 mln	€ 16,0 mln*	€ 1 mln	€ 7 mln	€ 152 mln
Uitbreiden materieel	€ 10,9 mln				€ 10,9 mln
Koppeling UHL/SUNIJ	€ 2,3 mln				€ 2,3 mln
Totaal	€ 141,2 mln	€ 16,0 mln*	€ 1 mln	€ 7 mln	€ 165,2 mln

*Bij de aanvraag van extra budget van € 16,0 mln is een risicoreservering marktrisico van € 5 mln opgenomen. Tevens is een post onvoorzien/onvoorzien van € 2 mln opgenomen.

Het vigerende budget voor het project VRT inclusief het bestuurlijk opdrachtgevers-risico bedraagt €165,2 mln.

Prognose Eindstand en verwacht budgetresultaat¹

Het budget voor de VRT is onderverdeeld in een aantal hoofdposten. Naast de hiervoor reeds benoemde deelprojecten is een aantal grote posten expliciet zichtbaar gemaakt (bijvoorbeeld; Directieleveringen, Vervangend busvervoer, diverse posten onvoorzien). Door deze posten strak te monitoren kan op de besteding gestuurd worden. Lopende het project worden de geraamde kosten meer gehard doordat werkzaamheden afgerond zijn, leveranties gecontracteerd zijn, etc. Bij een grote delta tussen het oorspronkelijke budget en Prognose Eindstand worden waar mogelijk en/of noodzakelijk mitigerende maatregelen getroffen. De Prognose Eindstand Q3 van VRT past binnen het actuele budget. Onderstaande tabel schetst de opbouw van de Prognose Eindstand aan het eind van de verslagperiode (peildatum 1 oktober 2019).

Prognose Eindstand en budget Q 3 2019 (opbouw)

(Bedragen x € 1 mln)

	Prognose Eindstand	Budget	Verwacht resultaat
Voorzien			
V/K-Sporen	€ 1,77	€ 1,91	
Materieel	€ 60,65	€ 60,78	
Ombouw SUNIJ (incl. VAT)	€ 67,85	€ 67,82	
Vervangend vervoer	€ 2,88	€ 2,88	
Directieleveringen	€ 2,43	€ 1,60	
Nieuwegein City (incl. VAT)	€ 10,80	€ 10,80	
Tracé X (incl. VAT)	€ 1,70	€ 1,70	
Plan/Organisatiekosten	€ 8,53	€ 8,43	
Onvoorzien			
Onvoorzien bij Ambtelijk Opdrachtgever	€ 5,67	€ 5,68	
Alliantieovereenkomst/Alliantiefonds	€ 1,60	€ 1,60	
Bestuurlijk opdrachtgeversrisico		€ 2,00	
	€ 163,88	€ 165,20	€ 1,32

De prognose eindstand voor Directieleveringen is hoger dan gebudgetteerd vooral door hogere offertes voor wissels en trambeveiligingssysteemten ten gevolge van indexatie, marktwerking en scopewijzigingen vanuit de beheerder (Trambedrijf Beheer en Onderhoud (TBO)).

¹ Er is tot op heden geen indexering van het oorspronkelijk toegekende budget toegepast. In de Q4-rapportage zal de indexeringsdelta ten opzichte van het toegekende budget inzichtelijk worden gemaakt. Dit als onderbouwing van mogelijk benodigde inzet van het bestuurlijk opdrachtgeversrisicobudget.

8.3 Risico's

Uitvoeringsprojecten kennen door de omvang van de aanneemsom en de met de opdrachtnemers en stakeholders overeengekomen mijlpalen, risico's. Een aantal risico's is door de projectorganisatie niet te beheersen. Deze zogeheten exogene risico's dienen door de bestuurlijk en ambtelijk opdrachtgever beheerst dan wel gedragen te worden. Deze exogene risico's betreffen bijvoorbeeld de overspannen marktomstandigheden of wijzigingen in wet- en regelgeving. Voor de VRT is t.a.v. het marktrisico een budget van € 5 miljoen gereserveerd dat onder aansturing van GS staat. Om de opdracht aan BAM te kunnen gunnen is in april 2019 de risicoreservering marktrisico van € 5 miljoen door GS vrijgegeven (B-stuk met documentnummer 81EBA71D). De Staten zijn over dit besluit per Statenbrief op 29 april 2019 geïnformeerd. Deze € 5 miljoen was niet voldoende om het verschil van € 6,78 miljoen tussen de inschrijfsom en de kostenraming renovatie SUNIJ-lijn af te dekken. Het resterende bedrag van € 1,78 miljoen is ten laste gebracht van het budget onvoorzien van de ambtelijk opdrachtgever. Dit budget was daarvoor toereikend maar initieel niet voor afdekking van het marktrisico gepland. In de prognose eindstand is dit verwerkt. Het voordeel van deze keuze is dat het bestuurlijk opdrachtgevers budget onvoorzien/onvoorzien (€ 2,0 mln.) dat in het budget VRT is opgenomen vooralsnog intact blijft. Mocht na de aanbesteding van Nieuwegein City of door andere tegenvallers zoals de nieuwe wet- en regelgeving omtrent stikstof (PAS) en bodemverontreiniging (PFAS), dit toch nog nodig zijn dan kan ook dit budget door GS vrijgeven worden. De Provinciale Staten zullen hierover in dat geval actief geïnformeerd worden.

Voor de risico's die in het domein van de projectorganisatie vallen (de zogeheten endogene risico's), wordt een actief risicomanagement gevoerd. De risico's van alle deelprojecten worden in samenhang gezien, beheerst en opgenomen in een integraal risicodossier. Naast het periodiek updaten van het risicodossier, het houden van periodieke risicosessies met alle stakeholders, het uitwerken en/of inzetten van beheersmaatregelen wordt de waarde van het risicodossier berekend (kans x financieel gevolg) om te toetsen of die overeenkomt met het gereserveerde risicobudget. De risico's die momenteel het hoogste scoren (de top 5) hebben allen mogelijke gevolgen voor de planning en kennen samen een financiële waarde van € 0,9 mln. (kans x financieel gevolg). Inclusief alle overige risico's komt het totaal aan reservering voor risico's voor project VRT uit op € 5,68 miljoen en € 1,60 miljoen aan reservering voor genoemde beheersmaatregelen bij de Alliantierisico's.

Het risicodossier wordt maandelijks geüpdatet, oorzaken waar mogelijk weggenomen en het risico door beheersmaatregelen gemitigeerd. Daarbij hebben zowel de aannemer als projectteam een rol in het identificeren en beheersen van risico's. De projectorganisatie VRT is uitgebreid en verder geprofessionaliseerd om de project- en risicobeheersing te versterken. Mede naar aanleiding van lessons learned vanuit de Uithoflijn en de hoge mate van verantwoording die de accountant en het Rijk uiteindelijk vraagt van de Provincie Utrecht. Hierdoor kan de projectorganisatie VRT adequater sturen en verantwoording afleggen.

Specifiek voor ombouw SUNIJ-lijn is in het uitvoeringscontract een Alliantieovereenkomst opgenomen voor het gezamenlijke beheersen van een 15-tal specifieke risico's (=Alliantielijst). Deze 15 risico's zijn gebaseerd op een analyse van zowel de opdrachtgever als de inschrijvende opdrachtnemers. Deze risico's zijn als onderdeel van de aanbesteding door zowel de opdrachtgever als opdrachtnemer afgeprijsd en in een apart budget opgenomen (het Alliantiefonds). De filosofie van deze alliantie is dat de opdrachtnemer budget bespaart als een risico niet of niet volledig optreedt. Voor de opdrachtgever geldt hetzelfde. De ervaring van ook andere opdrachtgevers zoals RWS is, dat naast de opdrachtgever vooral ook opdrachtnemer actief stuurt op het voorkómen of mitigeren van risico's in plaats van de optredende risico's als meerwerk bij de opdrachtgever neer te leggen. Voor de sturing op de alliantieovereenkomst hebben de opdrachtgever en opdrachtnemer een Alliantie managementteam ingericht dat de risico's en beheersmaatregelen bewaakt en hierover rapporteert aan het Alliantiebestuur. In het Alliantiebestuur hebben de ambtelijk opdrachtgever en een directeur van BAM Rail zitting.

Voor de afstemming tussen het project en de omgeving is actief omgevingsmanagement en communicatie ingezet die naarmate de uitvoering dichterbij komt verder geactiveerd wordt. Voor de afstemming op bestuurlijk niveau wordt overwogen om komend jaar, in lijn met de werkwijze bij de Uithoflijn, een bestuurlijke stuurgroep met de wethouders van de betrokken gemeenten (Utrecht, Nieuwegein, IJsselstein) en de gedeputeerde mobiliteit in te richten.